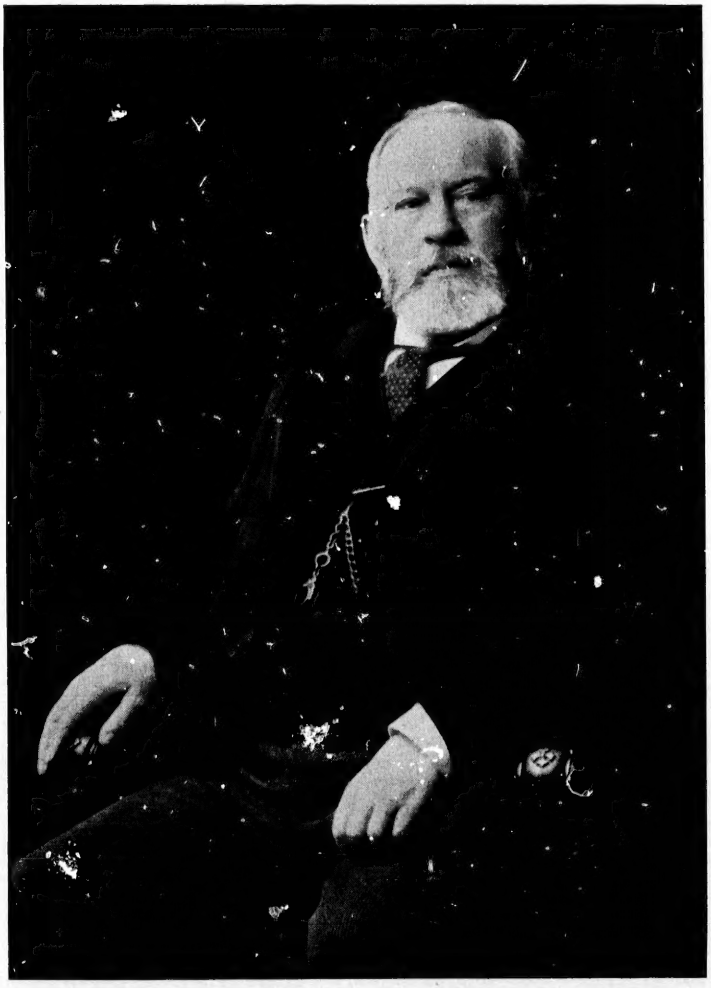
LES HOMMES DU JOUR



SIR JOSEPH HICKSON.

SIR JOSEPH HICKSON

Cette galerie ne contient pas simplement la biographie des hommes politiques dont le succès a couronné la carrière : son but est de faire connaître aussi les Canadiens qui se sont créé un nom dans toutes les sphères de l'activité humaine. La liste en est remarquable : elle comprend, en effet, outre les grandes figures politiques, des hommes qui ont acquis une renommée au barreau, dans la littérature, les arts, les sciences, la médecine et la presse, ainsi que ceux qui se sont distingués dans la carrière industrielle de notre pays et qui, par un talent réel et une énergie indomptable, se sont élevés à des positions de confiance et d'immense responsabilité.

Avec l'histoire du Canada, durant les trois dernières générations, se déroule une liste remarquable de noms illustres et à jamais vénérés, car à ces noms s'attache le souvenir des développements progressifs de l'Amérique britannique du Nord pendant plus d'un demi-siècle. Un nom surtout, intimement lié à l'histoire de la prospérité industrielle du Canada, brille entre tous ces noms illustres : je veux parler de celui de Joseph Hickson, qui servit la compagnie du Grand Tronc pendant plus de trente ans. La carrière de sir Joseph est peut-être une des plus instructives de nos annales. Il fut, si l'on me permet cette expression, l'architecte de sa propre fortune. Chaque échelon de sa renommée, il le gagna de ses propres efforts. Il s'éleva d'une position relativement inférieure à la plus haute qu'il lui était possible d'atteindre. Lorsqu'il entra au service du Grand Tronc, cette compagnie n'avait qu'une ligne de mille quatre-vingt-dix milles d'étendue, avec une largeur de voie exceptionnelle de cinq pieds et demi, et ne percevait qu'environ soixante-dix mille dollars de recettes par semaine. Lors de sa retraite, la compagnie possédait une ligne de trois mille quatre cent quatre-vingt-dix milles,

d'une largeur régulière de quatre pieds et huit pouces et demi, et encaissait de quatre à cinq cent mille dollars par semaine, sans compter les lignes étrangères placées sous le contrôle de la compagnie, mais dont les comptes figuraient séparément.

Quand on écrira l'histoire des chemins de fer sur ce continent,— et ce sera à une date peu éloignée — aucun homme n'occupera une place plus en évidence et plus méritée que le sujet de cette esquisse. N'a-t-il pas, en effet, consacré les meilleures années de son existence laborieuse à la grande corporation qui a tant fait pour développer les ressources naturelles et industrielles de ce pays ?

Joseph Hickson naquit en 1830, à Otterburn, comté de Northumberland, en Angleterre. Il reçut une éducation complète ; mais, ne se sentant aucun goût pour le commerce ou les carrières libérales, il entra, encore jeune, dans les bureaux de la compagnie du chemin de fer York, Newcastle et Berwick. Bientôt après, il fit partie du personnel du chemin de fer Mayport et Carlisle ; et sa première ambition se trouva satisfaite. Il resta avec cette compagnie jusqu'à sa nomination d'agent principal à Carlisle, où il se distingua comme administrateur de voies ferrées et donna la plus grande satisfaction à ses directeurs. En 1851, son ami et patron, M. Alport,— plus tard sir James — au fait de son habileté, l'engagea à entrer au service du chemin de fer Manchester, Sheffield et Lincolnshire. En dix ans, il devint assistant du directeur général. Le président de la compagnie était alors M. Edward Watkin, qui devint plus tard président de la compagnie du Grand Tronc au Canada.

Il fut tout de suite prévenu en faveur du jeune Hickson, car il vit que c'était un officier plein de zèle, décidé à réussir et, pour cela, se tenant au courant des moindres détails de son service. La place de surintendant général du Grand Tronc était vacante. M. Edward, maintenant sir Edward Watkin, l'offrit à M. Hickson, qui l'accepta en décembre 1861. Peu après, il en devenait le secrétaire-trésorier, poste où il eut occasion de faire l'épreuve de sa véritable valeur. Il put alors exercer librement les talents rares et élevés qui étaient en lui et se manifestaient déjà fortement à cette époque.

Il traversa l'Atlantique et vint se fixer au Canada. Et c'est de ce jour que son nom devint intimement lié au progrès du Grand Tronc.

Ce que cette compagnie a fait pour le Canada, l'histoire commerciale et industrielle de ce pays nous l'apprend. La main de M. Hickson se voit partout.

Que de fois l'on fit appel à ses aptitudes en matière financière, à son habileté à commander, à sa connaissance approfondie des hommes, à son énergie pour surmonter des obstacles de toutes sortes, durant le temps qu'il occupa cette position difficile ! Il commit bien peu d'erreurs et son dévouement aux intérêts de la compagnie était connu à Londres, d'où l'on suivait tous ses pas.

En 1874, le poste important de directeur général se trouva vacant et M. Hickson fut invité à l'occuper. Il avait à peine quarante-quatre ans et la tâche était lourde. Un homme moins sûr de lui-même, moins confiant dans ses propres ressources aurait peut-être reculé devant une responsabilité que l'on se représentait, à l'époque, comme surhumaine. Mais M. Hickson n'avait jamais reculé, il savait qu'on attendait beaucoup de lui. Et il ne perdit pas de temps à échanger des paroles inutiles avec les directeurs : il télégraphia son acceptation et se mit de suite à l'œuvre.

Son premier travail, en quelque sorte, fut de mettre la ligne sur un pied qui lui permît de lutter avec presque toutes les lignes rivales de cet hémisphère. Il se vit obligé de modifier la largeur de la ligne, à l'est de Montréal, pour obtenir une uniformité complète avec les correspondances américaines et canadiennes du Grand Tronc et permettre aux marchandises de faire le trajet sans changer de wagons. Le côté financier de ce remaniement comportait de graves difficultés, mais elles furent tranchées promptement, et, lorsque le directeur général soumit son plan au conseil d'administration, tous les directeurs n'eurent qu'une voix pour l'approuver et la proposition fut acceptée.

A cette même époque, ou un peu plus tard, M. Hickson amena le gouvernement fédéral du Canada à acheter cette ligne improductive, aujourd'hui formant partie de l'Intercolonial, qui s'étend de la Rivière-du-Loup à Lévis.

Cette partie de la ligne n'avait jamais bénéficié à la compagnie, et en coupant cette branche inutile, M. Hickson donna à l'arbre une vigueur plus grande. Le produit de la vente, environ un million et demi de dollars, fut consacré à une extension dont le

Grand Tronc avait besoin depuis longtemps : le contrôle d'une ligne directe à la grande cité de l'ouest, Chicago. Cette opération était, pour l'époque, un coup de maître révélant l'homme rompu dans son métier en même temps que le fin diplomate. C'est alors que le talent de M. Hickson se fit jour dans les entreprises hardies et gigantesques qu'il dirigea avec une audace et une sûreté de jugement rares. Le réseau de Chicago, qu'il convoitait depuis longtemps, donna au Grand Tronc un intérêt direct dans le système des chemins de fer américains. Naturellement, les rivaux ne se firent pas faute de critiquer,— et Dieu sait si le Grand Tronc en a eu, des rivaux, et d'impitoyables ! — mais il a toujours passé son chemin sans s'attarder aux plaintes ni aux récriminations. Il entreprenait là un travail gigantesque et, à chaque pas, les risques les plus grands l'attendaient. Il le savait, mais il avait confiance dans son œuvre.

Beaucoup croyaient qu'il ne sortirait pas victorieux de la lutte : pourtant sa persévérance assura à la compagnie un prestige et des relations d'affaires qui, avec le temps, ne firent qu'augmenter.

Il fallait du courage, et beaucoup, pour agir comme agit M. Hickson.

Il avait endossé une sérieuse responsabilité, mais il triompha, et il ne se trouverait pas, je crois, un homme assez osé pour déclarer aujourd'hui que le directeur général du Grand Tronc n'avait pas calculé au juste les résultats de son entreprise.

L'extension de la ligne du côté de Chicago ne lui suffit pas. Il avait encore de plus grands projets, dont l'exécution s'imposait immédiatement. Ii construisit une ligne établissant une correspondance directe avec Toledo, Ohio, et la fusion du Grand Tronc avec le " Great Western of Canada " donna au premier un terminus à Détroit, Michigan, pour la première fois.

M. Hickson ne s'en tint pas là non plus. Non-seulement il était directeur général du Grand Tronc, mais il devint président du Chicago et Grand Tronc, du Détroit, Grand Haven et Milwaukee, et d'une douzaine d'autres compagnies canadiennes ; il était aussi vice-président de la compagnie de l' " International Bridge " à Buffalo et directeur du Vermont Central et de plusieurs de ses compagnies adjointes. Il eut, pendant nombre d'années, le contrôle absolu de plus de cinq mille milles de chemins de fer dans le Canada

et les États-Unis. Le Grand Tronc, avec lequel il a été en rapports pendant de si longues années, est une des premières cinq grandes lignes du continent. En sa qualité de directeur général, M. Hickson prit part aux grandes délibérations tenues de temps à autre entre les présidents du New-York Central, du Baltimore et Ohio, du Pennsylvania et Érié, et du Grand Tronc. Dans ces délibérations, qui portaient exclusivement sur la question importante du commerce et des entreprises du pays, il prit toujours et avec honneur une part importante, et apporta dans la discussion le fruit d'une expérience qui semblait embrasser tous les détails d'une entreprise de chemin de fer, depuis l'atelier jusqu'au bureau du directeur.

Simple dans ses manières, facile d'approche pour tous ceux qui avaient réellement affaire à lui et sachant en même temps garder son rang, il gagna le respect et l'estime de tous ceux qui le connurent, et les directeurs des autres compagnies trouvèrent toujours en lui un homme franc et honnête. Il ne manqua jamais à ses engagements et exigeait des autres la même stricte fidélité à leur parole. Il était en aussi bons termes avec ses directeurs à Londres qu'avec les hommes d'affaires et le public du Dominion.

Lorsqu'il visita l'Angleterre, en 1881, la compagnie qu'il avait servie avec tant de fidélité et de succès lui présenta un service de table en or et en argent d'une valeur de deux mille cinq cents livres sterling, accompagné d'une adresse très flatteuse — honneur aussi extraordinaire que mérité. Cet incident causa un vif plaisir à ses amis, car il montrait à quel point des hommes du métier, et par conséquent plus à même de connaître sa valeur réelle, appréciaient ses services.

Eût-il aspiré aux honneurs parlementaires, il aurait pu aisément satisfaire son ambition, car ses amis désiraient beaucoup le voir entrer aux Communes. Toutefois, la politique n'avait point de charmes pour lui, si ce n'est la politique des chemins de fer. Bien que des dignités commerciales lui aient été offertes fréquemment, il ne se fit jamais un scrupule de les refuser. Il préférait dévouer tout son temps et toute son énergie à la poursuite des intérêts du Grand Tronc. Son cœur était uni à la destinée de cette compagnie et il fit toujours tout son possible pour en développer les ressources par tous les moyens légitimes en son pouvoir.

Homme d'affaires d'instinct et d'éducation, il eut toujours pour unique occupation de veiller aux intérêts du Grand Tronc.

Il serait aisé de produire des centaines de témoins à l'appui de ces assertions. Une autorité dit : " Il ne peut y avoir aucun doute sur la position élevée qu'occupe le directeur général de la grande ligne canadienne sur ce continent : son nom est dans toutes les bouches." Un autre observe : " Aucun chef ne pouvait veiller à ses devoirs avec plus de vigilance et plus de finesse." Une fois décidé sur la marche à suivre, peu d'hommes pouvaient apporter autant d'habileté et d'intelligence dans l'exécution heureuse de leurs desseins.

Peu de personnes ont une idée de la finesse et de la diplomatie incessantes qu'exige la gestion d'un chemin de fer important. Il ne s'agit pas seulement de la direction des travaux de la ligne, bien que ce soit déjà une tâche énorme, au-dessus des forces de bien des gens ; mais c'est en suivant le progrès des lignes rivales, en faisant les extensions et les développements nécessaires, que le gérant et ses principaux coopérateurs doivent être toujours en éveil. Durant sa longue carrière, M. Hickson a eu des démêlés remarquables et il s'est arrangé de façon à sortir de la lutte avec honneur pour lui-même et en général avec profit pour les actionnaires. Mainte ligne, telle que le chemin de fer " Great Western," a été obligée de disparaître ; mais le Grand Tronc est aujourd'hui plus puissant que jamais, avec de nouvelles et importantes additions à son crédit.

A ces critiques impartiales, ajoutons les lignes suivantes d'un des principaux journaux d'Ontario : " Le chemin de fer a un caractère public si marqué qu'on le considère généralement comme une des nécessités ordinaires de la vie ; et rarement prend-on la peine d'arrêter sa pensée sur la prévoyance et les soins individuels qu'exigent l'administration et la conservation d'un chemin de fer. Si le Grand Tronc occupe aujourd'hui une position aussi importante, avec toutes les chances d'un avenir largement assuré, il le doit en grande partie à M. Joseph Hickson. Et chaque jour ne fait que justifier la confiance illimitée que mettent dans ses capacités le président, sir Henry Tyler, et les autres directeurs."

Le grand ouvrage des ponts et chaussées, le tunnel Saint-Clair, doit beaucoup à sir Joseph Hickson. Ce tunnel sous-marin, le plus

long du monde, peut être regardé comme une merveille parmi les merveilles du XIXe siècle. Un modèle exposé à l'exposition de Chicago a créé une admiration générale. Sa construction demanda une somme de travail immense et ses promoteurs se trouvèrent constamment en butte à des obstacles d'un caractère presque insurmontable.

Ce fut sir John Hickson qui suggéra le plan de ce gigantesque tunnel sous-marin. Ce fut en grande partie son énergie qui peu à peu en amena l'achèvement. Ce fut sa clairvoyance qui lui fit dire que cette merveille était réalisable ; enfin, ce fut sa force de caractère indomptable qui lui acquit, pour l'exécution de cette entreprise, l'appui de sir Henry Tyler, le président de la ligne, et de M. Joseph Hobson, ingénieur en chef des travaux. Une fois son esprit arrêté sur cette entreprise qui promettait tant pour le Grand Tronc, il ne perdit jamais courage ni confiance. Obstacles sur obstacles se dressèrent devant lui, il n'en devenait que plus déterminé à réussir et à surmonter les difficultés. Il avait, il est vrai, des hommes d'élite pour le seconder ; mais sans sa parole encourageante, son tact administratif rare, son zèle, son enthousiasme, sa persévérance étonnante et sa surveillance personnelle, le tunnel ne serait peut-être pas encore achevé, aurait pu ne jamais se construire.

Sa grande perspicacité lui avait montré les avantages que procurerait une rapide traversée de la rivière Saint-Clair. Bien avant d'entreprendre l'exécution de ce travail, il commença à réunir ses lignes dispersées, et pour ainsi dire mourantes, en un tout harmonieux. L'introduction du "Great Western" dans l'union forme partie du plan. Puis vint l'acquisition des lignes de chemin de fer sur la rive américaine de la rivière Saint-Clair ; et le tunnel projeté fut immédiatement déclaré d'une exécution possible.

La compagnie du tunnel Saint-Clair fut formée. Dans l'automne de 1886, on commença les travaux, en coulant des tuyaux des deux côtés de la rivière, à une profondeur de quatre-vingt-douze pieds sur la rive américaine et de quatre-vingt-dix-huit pieds sur la rive canadienne. Les tuyaux avaient quatre pieds sur huit, et étaient construits en bois de pin d'un pied carré, avec un étai en travers. Des décombres furent jetés dans le fond de la rivière à angle droit avec les tuyaux, à une distance de cent cinquante pieds de la rive

canadienne et de trente pieds de la rive opposée. La compagnie travailla tout d'abord sous l'eau sur des tuyaux énormes, coulés de chaque côté de la rivière. Les travaux commencèrent en 1888. Les tuyaux avaient vingt-trois pieds de diamètre avec des murs en briques de deux pieds et six pouces d'épaisseur. Les murs étaient bâtis sur des coussinets circulaires en fonte et terminés en pointes qui s'enfonçaient à mesure que la tranchée se creusait au-dessous. Le poids de la brique devait les couler d'eux-mêmes dans la tranchée. L'ouvrage ne produ it pourtant pas les résultats anticipés et plusieurs échecs survinrent, échecs qui auraient pu décourager un homme moins confiant dans le succès que le promoteur et directeur de cette grande entreprise. Il modifia le plan et décida d'enfoncer les tuyaux par les extrémités. Le matériel et l'équipement furent transportés à dix-huit cents pieds de la rive américaine et à dix-neuf cents pieds de la rive canadienne. On creusa deux grandes tranchées circulaires sur chaque rive. Les travaux commencèrent en janvier 1889 et furent achevés en 1890, au coût de près de trois cent mille dollars. Le tunnel a six mille vingt-six pieds de long, dont deux mille deux cent quatre-vingt-dix sous l'eau, et le reste sous terre ferme. La rivière a quarante pieds de profondeur maxima. Le tunnel a dix-neuf cent quatre-vingt-quatorze pieds de long sous terre ferme sur la rive canadienne et dix-sept cent seize pieds sur la rive opposée. La longueur du tunnel et des approches est de onze mille cinq cent cinquante-trois pieds.

Comme spécimen d'habileté scientifique, le tunnel compte au nombre des grands monuments de ce siècle et restera longtemps un noble et durable hommage au génie, au courage et à l'impulsion de ses éminents promoteurs.

En janvier 1890, la Reine, en reconnaissance des services rendus au Canada par M. Hickson, lui donna le rang et le titre de "Knight Bachelor." L'honneur n'avait pas été cherché, mais il n'en fut pas moins bien accueilli par les amis de sir Joseph Hickson, qui en éprouvèrent un vif plaisir.

Lorsque, en réponse à une pétition de la part des membres du Parlement en faveur de la tempérance, le gouvernement du Dominion créa une commission pour étudier la question et passer une loi d'après l'ordre en conseil, sir Joseph Hickson en fut nommé le président. Il

eut à voyager beaucoup dans le pays pour l'accomplissement de ses fonctions, et à recueillir tous les témoignages possibles. Les partisans de l'œuvre de tempérance réaliseront-ils leurs espérances? Nous ne pouvons l'affirmer aujourd'hui ; mais nul ne peut mettre en doute l'honnêteté et l'impartialité du président, qui cherche, par tous les moyens en son pouvoir, à recueillir toutes les informations nécessaires sur un sujet qui intéresse vivement une grande partie de notre population. Lorsque le rapport, accompagné de l'enquête, et les témoignages seront déposés devant le Parlement, le peuple sera capable de juger de la valeur réelle des informations recueillies. Elles ont été prises fidèlement, personne ne pourra le nier.

En 1869, sir Joseph Hickson épousa miss Catherine Dow, fille de feu Andrew Dow et nièce d'un riche brasseur de ce nom. Il a six enfants vivants de cette union.

Sir Joseph Hickson, dans ses fonctions multiples, a pénétré bien avant dans l'étude de la vie sociale et commerciale du peuple. Il est l'un des plus distingués citoyens de Montréal, accomplissant son devoir sans affectation et d'une façon qui le rend sympathique à tous. Jamais on ne s'est adressé à lui en vain dans n'importe quelle œuvre louable que ce fût. Fervent admirateur de tous les jeux qui développent les forces physiques, il les encourage et les aide de son mieux. Entrant largement dans la vie commerciale de la métropole du Canada, le temps et l'occasion lui ont permis de s'identifier, en quelque sorte, avec ses progrès et sa prospérité. En un mot, il a réussi à jouer un rôle dans tout ce qui touche à la prospérité et dans tout ce qui fait la gloire de la métropole du Dominion, où il est respecté et estimé pour des qualités qui ont subi les plus sévères épreuves durant sa longue carrière publique.

GEORGE STEWART.

Québec, juillet 1893.

Montreal May 4th 1893

Dear Dr Stewart

May I ask you to pardon me for not having replied more promptly to your kind note. Some exceptional engagements have pressed rather heavily upon me lately and occupied all my time.

I fear there is not much of interest for the general public in the incidents of my life. You are I think pretty familiar with them and all I desire to say is that if you have determined to

to write I hope you will not allow your kindly feelings for the subject of your sketch to prevent your being entirely impartial in your criticism

With kindest regards believe me

Yours sincerely
J. Hickson

George Stewart Esq. L.L.D.
&c &c &c
Quebec